

Partial English translation of portions of FR 2 654 698
relevant for FO 2155-18833.0

(p.1, 1.1-16):

The present invention relates to the bike industry. Particularly, it relates to a functional and ergonomic steering device that allows the user to steer without removing one of his hands for braking and/or changing the speed, whereby he is able to visually inform himself about all the attainable operation conditions.

The state of the art of bike handlebars discloses numerous forms and structures of handlebars. All the handlebars contain generally brake levers, gear shift handles and computers with multiple functions. These devices provided and fixed on the handlebar are provided with mechanical cables and electrical wires. Nevertheless there exist hydraulic braking devices, electric assistance devices, wireless computers and some more or less applicable systems of motorized gear shifters. Modern electronic computers may also be integrated in a handlebar stem of the bike.

(p.2 1.22 - p.3 1.7):

In another embodiment the centralised electronic computer presents itself as a flat module enclosed in the upper surface of the handlebar stem which is itself integrated in the steering device, and has a miniaturised receiver fixed in front of the computer and protruding on the handlebar stem and determined to receive signals capable of representing the actual operating conditions of the bike, an indicator including a liquid crystal display unit, the electronic components thereof are a microprocessor and an energy source constituted of a solar battery system supported by an electric battery.

This computer with multiple functions integrated in the steering device allows supplying all the useful information in real time and with great precision to the user who does not need to have a special experience, to perform a dangerous direct observation or to perform an indirect measurement with accessories.

(p.4 1.25-28):

Furthermore, a centralised electronic computer 16 is enclosed in the upper surface of the handlebar stem 18 of the steering device, which is itself made integrally with the latter as is illustrated in figs. 9 and 10.

(p.7 1.12-28):

On his front side the computer 16 also has a miniaturised receiver 54 protruding on the handlebar stem determined to receive signals capable of representing the actual operating conditions of the bike, an indicator 56 including a liquid crystal display device 58, electronic components 60 of a microprocessor 62, and an energy source constituted of a solar battery 64 supported by a lithium battery 52. This microprocessor is able to process the signals from the miniaturised receiver 54, from the micro-emitters 12, 14 and from the memory cards 50. The display unit 58 connected to the microprocessor utilises a liquid crystal for permanently displaying the actual operation conditions of the bike, such as the speed, the distance covered and the couple "number of dents of the chain ring of the treadle / number of dents of the pinion of the free wheel clutch", simultaneously to the heart rate of the user and the energy or the power spent by him (see figure 7).

(p.8 1.28-p.9 1.5):

The micro-emitters 12, 14 and the electronic computer 16 are fixed to the handlebar by mounting and by linking with electric connection plugs or pins 90, 100, 102 holding together these components and by clip pins 77, 87, 97. These pins cooperate with rapid connection receiving portions 79, 89, 99 fixed to the handlebar to assure a good electric and mechanic interconnection (see figures 10 and 11).

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 654 698

(21) N° d'enregistrement national :

89 15093

(51) Int Cl⁵ : B 62 K 23/00, 21/12

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 17.11.89.

(30) Priorité :

(43) Date de la mise à disposition du public de la
demande : 24.05.91 Bulletin 91/21.

(56) Liste des documents cités dans le rapport de
recherche : *Se reporter à la fin du présent fascicule.*

(60) Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

(71) Demandeur(s) : SACHS INDUSTRIES (S.A.) (HURET
et MAILLARD réunis) — FR.

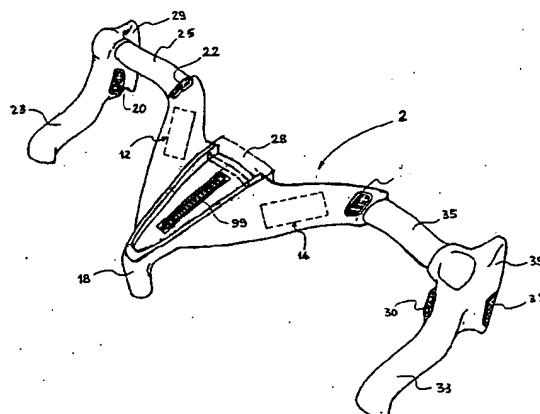
(72) Inventeur(s) : Peralle Fidel.

(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire : Sachs Industries S.A. (Huret et Maillard
réunis) Peralle Fidel.

(54) Organe de direction fonctionnel et ergonomique à centrale de commande intégrée pour cycle.

(57) Organe de direction fonctionnel et ergonomique du
type constitué par deux bras (25, 35) séparés par une po-
tence (18), et prolongés chacun par une poignée (23, 33)
qui incorpore notamment, au moins un micro-émetteur (14,
12) à canaux multiples pour la commande à distance des
organes de changement de vitesse (4, 6) et/ou de freinage
(8, 10) respectivement équipés de récepteurs miniaturisés.
Application: notamment à la suppression totale des le-
viers et câbles de commande équipant un cadre de cycle.



FR 2 654 698 - A1



La présente invention se rapporte à l'industrie du cycle. Elle vise plus particulièrement un organe de direction fonctionnel et ergonomique qui permet à l'utilisateur de conduire, sans en éloigner une de ses mains pour freiner et/ou changer de vitesse, tout en pouvant disposer visuellement de toutes les conditions de fonctionnement exploitables.

L'état de la technique propre aux guidons de cycle révèle d'innombrables formes et structures de guidon. Tous ces guidons comportent généralement des leviers de freinage, des manettes de dérailage et des compteurs à fonctions multiples. Ces organes rapportés et fixés sur le guidon sont pourvus de câbles mécaniques et électriques. Il existe néanmoins des dispositifs de freinage hydraulique, des dispositifs d'assistance électrique, des compteurs sans fil, ainsi que divers systèmes plus ou moins applicables de dérailleurs motorisés. Des compteurs électroniques modernes peuvent être aussi intégrés à une potence de cycle.

L'invention se propose de perfectionner les commandes des organes respectifs de changement de vitesse et de freinage dans un cycle, avec un organe de direction fonctionnel et ergonomique qui permet de supprimer l'ensemble des leviers et câbles de commande habituels, but non décrit, ni même suggéré par les nombreux documents de l'état de la technique.

A cet effet, elle a pour objet un tel organe de direction qui incorpore notamment, suivant une particularité essentielle de l'invention, au moins un micro-émetteur à canaux multiples pour la commande à distance des organes de changement de vitesse et/ou de freinage respectivement équipés de récepteurs miniaturisés.

Suivant une autre particularité, cet organe de direction incorpore un compteur électronique centralisé, susceptible de calculer,

- 2 -

mémoriser et afficher différents paramètres de fonctionnement du cycle, et dépourvu de fils électriques de raccordement à divers capteurs de mesure.

Un guidon de cycle ainsi conçu réunit en un ensemble de contrôle
5 intégré ou centrale de commande intégrée, un dispositif pour la commande à distance du dérailage et/ou du freinage, et un dispositif indicateur de paramètres de fonctionnement.

Suivant une autre particularité, chaque micro-émetteur comprend une source d'alimentation en courant continu, un dispositif de
10 génération d'une multiplicité de messages codés, et un dispositif d'émission de ces messages dont l'actionnement est commandé par au moins une touche sensitive reliée électriquement au compteur électronique, et positionnée à la surface de l'organe de direction de manière ergonomique en fonction des différentes zones de prise
15 de ce dernier, en vue d'une commande instantanée du dérailage et/ou du freinage.

A chaque position de conduite du cycle correspond donc une implantation de touches sensibles de commande à distance, ce qui permet à l'utilisateur de ne plus relâcher l'effort de préhension
20 sur l'organe de direction lors des manoeuvres de dérailage et/ou de freinage, quelle que soit la position adoptée.

Suivant une autre particularité, le compteur électronique centralisé se présente sous la forme d'un module plat encastré à la surface supérieure de la potence elle-même intégrée à l'organe
25 de direction, et comporte un récepteur miniaturisé fixé à l'avant du compteur, en saillie sur la potence, et destiné à fournir des signaux susceptibles de représenter des conditions instantanées de fonctionnement du cycle, un indicateur regroupant une unité d'affichage à cristal liquide, des composants électroniques dont

- 3 -

un microprocesseur, et une source d'énergie constituée par une batterie solaire relayée par une pile électrique.

Ce compteur à fonctions multiples intégré à l'organe de direction permet de fournir en temps réel et avec une grande précision, toutes les informations utiles à l'utilisateur qui n'a plus besoin
5 de recourir à une expérience particulière, une observation directe dangereuse, ou une mesure indirecte au moyen d'accessoires.

L'invention met ainsi à profit la souplesse de conception et l'exploitation des circuits électroniques à faible consommation d'énergie pour intégrer à un cycle, sans en entraver l'utilisation
10 optimale, un équipement pour une commande de toutes les fonctions indispensables associée à une visualisation de tous les paramètres de fonctionnement directement exploitables par l'utilisateur.

L'organe de direction de cycle fonctionnel et ergonomique ainsi conçu améliore de façon significative le confort d'utilisation en
15 augmentant la souplesse et la rapidité de la transmission du dérailage et du freinage, en réduisant les efforts de commande, et en minimisant le degré d'expérience requis pour une bonne conduite.

D'autres particularités et avantages de l'invention ressortiront plus clairement à la lecture de la description qui suit d'un mode de réalisation préféré, donné à titre d'exemple en référence aux
20 dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue schématique d'un cycle illustrant le
25 concept de l'invention,
- la figure 2 est un schéma synoptique fonctionnel illustrant le concept de l'invention,
- les figures 3 et 4 sont des vues respectives de dessus et de côté d'un module électronique pour la commande proportionnelle du

- 4 -

freinage, utilisé dans l'invention,

- les figures 5 et 6 sont des vues respectives de dessus et de côté d'un module électronique pour la commande du dérailage, utilisé dans l'invention,

5 - les figures 7 et 8 sont des vues respectives de dessus et d'arrière d'un module électronique pour l'indication des paramètres de fonctionnement et l'éclairage-signalisation, utilisé dans l'invention,

- les figures 9 et 10 sont deux vues de dessus en perspective d'un
10 organe de direction conforme à l'invention, respectivement équipé et dépourvu du module électronique représenté sur les figures 7 et 8,

- et la figure 11 est une vue de dessous de l'organe de direction illustré à la figure 9.

15 Comme suggéré par la figure 1, les leviers et câbles de commande équipant de façon conventionnelle un cadre et un guidon de cycle ont été supprimés selon l'invention au moyen d'un organe de direction fonctionnel et ergonomique 2 incorporant une électronique de commande à distance des organes de changement de
20 vitesse 4, 6 et/ou de freinage 8, 10. Cet organe de direction incorpore deux micro-émetteurs 14, 12 à canaux multiples pour télécommander respectivement ces dérailleurs avant 4 et arrière 6 et ces freins avant 8 et arrière 10, tous munis de récepteurs miniaturisés.

25 Par ailleurs, un compteur électronique centralisé 16 est encastré à la surface supérieure de la potence 18 de l'organe de direction, elle-même faisant partie intégrante de celui-ci, comme l'illustrent les figures 9 et 10. Les figures 10 et 11 montrent que les deux micro-émetteurs 14, 12 sont encastrés sous la potence

13 du guidon, respectivement à droite et gauche du plan des roues.
En vue d'une commande instantanée du dérailage et/ou du freinage,
des touches sensibles sont positionnées à la surface de l'organe
de direction conformément à une étude ergonomique réalisée en
5 fonction des zones de prise de cet organe de direction. Pour le
dérailage avant, deux touches sensibles 20, 22 visibles sur la
figure 10 sont encastrées dans la partie gauche de l'organe de
direction. La touche 20 est placée sur la poignée gauche 23 juste
au-dessous du bras gauche 25 pour coopérer avec le pouce gauche de
10 l'utilisateur en appui sur les poignées 23, 33. La touche 22 est
prévue sur la partie d'extrémité gauche de la potence 18 pour
coopérer avec le pouce gauche de l'utilisateur en appui cette fois
sur les bras 25, 35 de l'organe de direction, au niveau de la
potence. Deux autres touches sensibles 30 et 32 sont encastrées
15 dans la partie droite de l'organe de direction pour commander le
dérailage arrière du cycle, symétriquement aux touches
précédentes 20, 22 par rapport à la potence 18.

Pour le freinage avant, deux touches sensibles 24, 26 illustrées
sur les figures 9 et 11, sont encastrées dans la partie gauche de
20 l'organe de direction. Symétriquement par rapport à la potence,
deux touches semblables 34, 36 sont ménagées dans la partie droite
de l'organe de direction afin de commander le freinage arrière du
cycle.

Les touches 24, 34 sont prévues sur les parties d'extrémité avant
25 27, 37 des poignées 23, 33 pour coopérer respectivement avec les
couples index-majeur gauche et droite de l'utilisateur en position
d'appui sur ces poignées. Les touches 26, 36 sont disposées dans
la partie avant 29 de la potence 18, sur sa face inférieure, juste
au-dessous des touches 22, 32 de façon à coopérer respectivement

avec les couples index-majeur gauche et droite de l'utilisateur en position d'appui cette fois sur les bras 25, 35 de l'organe de direction, au niveau de la potence. Pour des raisons de sécurité, les touches sensibles de freinage 24, 34 et 26, 36 présentent des surfaces de contact plus importantes que celles des touches de 5 dérailage 20, 30 et 22, 32 d'une part, et sont conçues pour pouvoir assurer une double fonction de freinage progressif impulsif et de freinage progressif accéléré, d'autre part. Toutes ces touches sensibles de freinage et de dérailage sont 10 électriquement reliées au compteur électronique 16 en assurant une fonction de contact électrique. De plus, une commande mécanique du freinage au moyen de ces mêmes touches sensibles, non décrite ici, doit être associée au système de commande à distance du freinage. Chaque touche sensitive 20, 22, 30, 32 assure 15 sélectivement des fonctions de montée et de descente des vitesses. En se reportant aux figures 7, 8 et 9, on observe que le compteur électronique centralisé 16 est doté à sa partie avant, d'un feu 28 à double fonction d'éclairage et de signalisation du cycle. Ce feu de cycle se présente sous la forme d'un bloc optique plat et large 20 qui renferme une lampe à filament 38, un réflecteur 40 et une glace de fermeture 42. Ce bloc optique est raccordé à une pile électrique 52 au lithium, et à une touche de commande 44 ménagée à la surface du compteur. Ce compteur comporte également à sa partie 25 arrière, un lamage 46 par l'intermédiaire duquel des cartes à mémoire 50 peuvent être introduites dans le compteur à travers une fente 48. Ces cartes assurent la double fonction d'emmagasiner de données de référence et de verrouillage électronique de l'organe de direction. Elles jouent ainsi un rôle de fichier d'informations personnelles, de consignes relatives à

un programme de promenade de santé, d'entraînement ou de course, et de données basées sur des cartographies tridimensionnelles représentant par exemple, le comportement de l'utilisateur en fonction des conditions de fonctionnement et des caractéristiques spécifiques du cycle. Des paramètres instantanés tels qu'un rythme cardiaque et une quantité d'énergie musculaire dépensée peuvent être ainsi exploités directement par l'utilisateur pour doser ses efforts. Ces cartes à mémoire peuvent également servir de clef de contact électronique avec un blocage éventuel de la direction.

Elles permettent aussi de disposer d'un dérailage automatique, souhaitable pour un programme de promenade de santé par exemple.

Le compteur électronique 16 comporte aussi à sa partie avant, un récepteur miniaturisé 54 en saillie sur la potence, et destiné à fournir des signaux susceptibles de représenter des conditions instantanées de fonctionnement du cycle, un indicateur 56 regroupant une unité d'affichage 58 à cristal liquide, des composants électroniques 60 dont un microprocesseur 62, et une source d'énergie constituée par une batterie solaire 64 relayée par la pile au lithium 52. Ce microprocesseur peut traiter les signaux en provenance du récepteur miniaturisé 54, des micro-émetteurs 12, 14 et des cartes à mémoire 50. L'unité d'affichage 58 reliée au microprocesseur utilise un cristal liquide pour afficher en permanence des conditions instantanées de fonctionnement du cycle telles que la vitesse, la distance parcourue et le couple "nombre de dents du plateau de pédalier / nombre de dents du pignon de roue libre", simultanément au rythme cardiaque de l'utilisateur et à l'énergie ou à la puissance dépensée par celui-ci (cf. figure 7).

Bien d'autres conditions fonctionnelles du cycle et physiques de

- 8 -

l'utilisateur peuvent être affichées par l'intermédiaire des cartes à mémoire 50 et d'un commutateur de mode 66.

En se référant maintenant aux figures 2 à 6, on constate que chacun des deux micro-émetteurs 12, 14 renferme essentiellement
5 une source d'alimentation 70, 80 en courant continu telle qu'une pile au lithium, un dispositif 72, 82 de génération d'au moins deux messages codés, à base de composants électroniques, et un dispositif d'émission 74, 84 de ces messages codés constitué
essentiellement d'au moins un générateur 76, 78, 86, 88 de
10 radiations infrarouges, de vibrations ultrasonores, ou d'ondes radio-électriques.

Ces générateurs peuvent émettre au-travers d'un couvercle 85, 75, des ondes dont la réception est assurée par deux récepteurs miniaturisés incorporés respectivement aux dérailleurs avant 4 et
15 arrière 6 ainsi qu'aux organes de freinage avant 8 et arrière 10. Le micro-émetteur 14 est relié électriquement, au compteur électronique 16 pour la prise de signaux à traiter par le microprocesseur 62, et l'indication du bon fonctionnement du micro-émetteur au moyen de deux diodes électroluminescentes 92,
20 94, placées dans l'unité d'affichage 58, et relatives respectivement aux dérailages avant et arrière (cf. figure 7).

De la même façon, le micro-émetteur 12 est relié au compteur électronique 16 où son fonctionnement convenable est contrôlé par deux séries de diodes électroluminescentes miniatures 96, 98
25 procurant deux échelles analogiques d'intensité de freinage respectivement avant et arrière, incorporées à l'unité d'affichage 58 (cf. figure 7).

Les micro-émetteurs 12, 14 et le compteur électronique 16 sont fixés au guidon par encastrement et par liaison au moyen de

barettes ou fiches de connexion électrique 90, 100, 102 solidaires de ces modules et, d'ergots de clipsage 77, 87, 97. Ces barettes coopèrent avec des prises 79, 89, 99 de connexion rapide fixées au guidon pour assurer une bonne liaison électrique et mécanique (cf. figures 10 et 11).

Le récepteur miniaturisé 54 est pourvu d'un détecteur d'ondes 104. Il est fixé à l'avant du compteur électronique 16, sous le bloc optique 28. Ce récepteur est destiné à recevoir au-travers d'un couvercle 95, des trains d'ondes codés émis par des micro-émetteurs intégrés aux différents capteurs installés sur le cycle. Tout comme ce détecteur d'ondes 104, les générateurs d'ondes 76, 78, 86 et 88 sont choisis suffisamment sélectifs pour une portée ne dépassant pas deux mètres, et positionnés de façon appropriée pour éviter toute perturbation sérieuse de transmission constituée notamment par des obstacles tels que le cadre du cycle et l'utilisateur.

Cet organe de direction 2 est creux et réalisé avantageusement en matériau composite à fibres longs assurant notamment une rigidité suffisante et une grande légèreté.

A partir du mode de réalisation précédemment décrit, une étude d'industrialisation doit mener à des variantes simplifiées, économiquement plus séduisantes compte tenu du degré d'innovation atteint. Celles-ci peuvent se distinguer par un corps d'organe de direction dont la configuration affinée convient mieux aux techniques de coulée à mousse perdue dites "Lost foam", et de moulage par injection avec un noyau fusible. Des pipes d'échappement de véhicules automobiles en matériau composite et en céramique, qui se rapprochent le plus des guidons de cycle par leurs formes, sont actuellement fabriquées suivant ces techniques.

REVENDEICATIONS

1 - Organe de direction fonctionnel et ergonomique (2) pour cycle,
5 du type constitué par deux bras (25, 35) séparés par une potence
(18), et prolongés chacun par une poignée (23, 33), caractérisé en
ce qu'il incorpore notamment, en vue d'une suppression totale des
leviers et câbles de commande, au moins un micro-émetteur (14, 12)
à canaux multiples pour la commande à distance des organes de
10 changement de vitesse (4, 6) et/ou de freinage (8, 10)
respectivement équipés de récepteurs miniaturisés.

2 - Organe de direction suivant la revendication 1, caractérisé en
ce qu'il incorpore un compteur électronique centralisé (16)
15 susceptible de calculer, mémoriser et afficher différents
paramètres de fonctionnement du cycle, et dépourvu de fils
électriques de raccordement à divers capteurs de mesure.

3 - Organe de direction suivant la revendication 1 ou 2,
20 caractérisé en ce que chaque micro-émetteur (12, 14) comprend une
source (70, 80) d'alimentation en courant continu, un dispositif
(72, 82) de génération d'une multiplicité de messages codés, et un
dispositif (74, 84) d'émission de ces messages dont l'actionnement
est commandé par au moins une touche sensitive (20, 22, 24, 26,
25 30, 32, 34, 36) relié électriquement au compteur électronique
(16), et positionnée à la surface du guidon de manière ergonomique
en fonction des différentes zones de prise de ce dernier, en vue
d'une commande instantanée du dérailage et/ou du freinage.

- 11 -

4 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1, 2 et 3, caractérisé en ce qu'il comporte deux micro-émetteurs (12, 14) respectivement encastrés sous la potence (18) du guidon, de chaque côté du plan des roues et se présentant
5 sous la forme de modules plats reliés électriquement au compteur électronique centralisé (16).

5 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1, 3 et 4, caractérisé en ce que chaque touche
10 sensitive (20, 22, 30, 32) de commande à distance du dérailage assure sélectivement des fonctions de montée et de descente des vitesses et en ce que chaque touche sensitive (24, 26, 34, 36) de commande à distance du freinage assure sélectivement une fonction de freinage progressif impulsional et une fonction de freinage
15 progressif accéléré.

6 - Organe de direction suivant la revendication 2, caractérisé en ce que le compteur électronique centralisé (16) se présente sous la forme d'un module plat encastré à la surface supérieure de la
20 potence (18) elle-même intégrée à cet organe de direction, et comporte un récepteur miniaturisé (54) fixé à l'avant du compteur, en saillie sur la potence (18), et destiné à fournir des signaux susceptibles de représenter des conditions instantanées de fonctionnement du cycle, et un indicateur (56) regroupant une
25 unité d'affichage (58) à cristal liquide, des composants électroniques (60) dont un microprocesseur (62), et une source d'énergie constituée par une batterie solaire (64) relayée par une pile électrique (52).

- 12 -

7 - Organe de direction suivant la revendication 6, caractérisé en ce que le microprocesseur (62) est susceptible de traiter les signaux en provenance du récepteur miniaturisé (54), des micro-émetteurs (12, 14) et de cartes à mémoire (50) individuelles
5 assurant une double fonction d'emmagasinement de données de référence et de verrouillage électronique de l'organe de direction, et qui sont insérées à l'arrière du compteur électronique centralisé (16) par l'intermédiaire d'un lamage (46) et d'une fente (48).

10

8 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1 à 7, caractérisé en ce qu'il incorpore un feu à double fonction d'éclairage et de signalisation du cycle, sous la forme d'un bloc optique (28) intégré à la partie avant du compteur
15 électronique centralisé (16), renfermant une lampe à filament (38), un réflecteur (40) et une glace de fermeture (42), et susceptible d'être raccordé à une pile électrique (52) et à une touche de commande (44) ménagée à la surface du compteur.

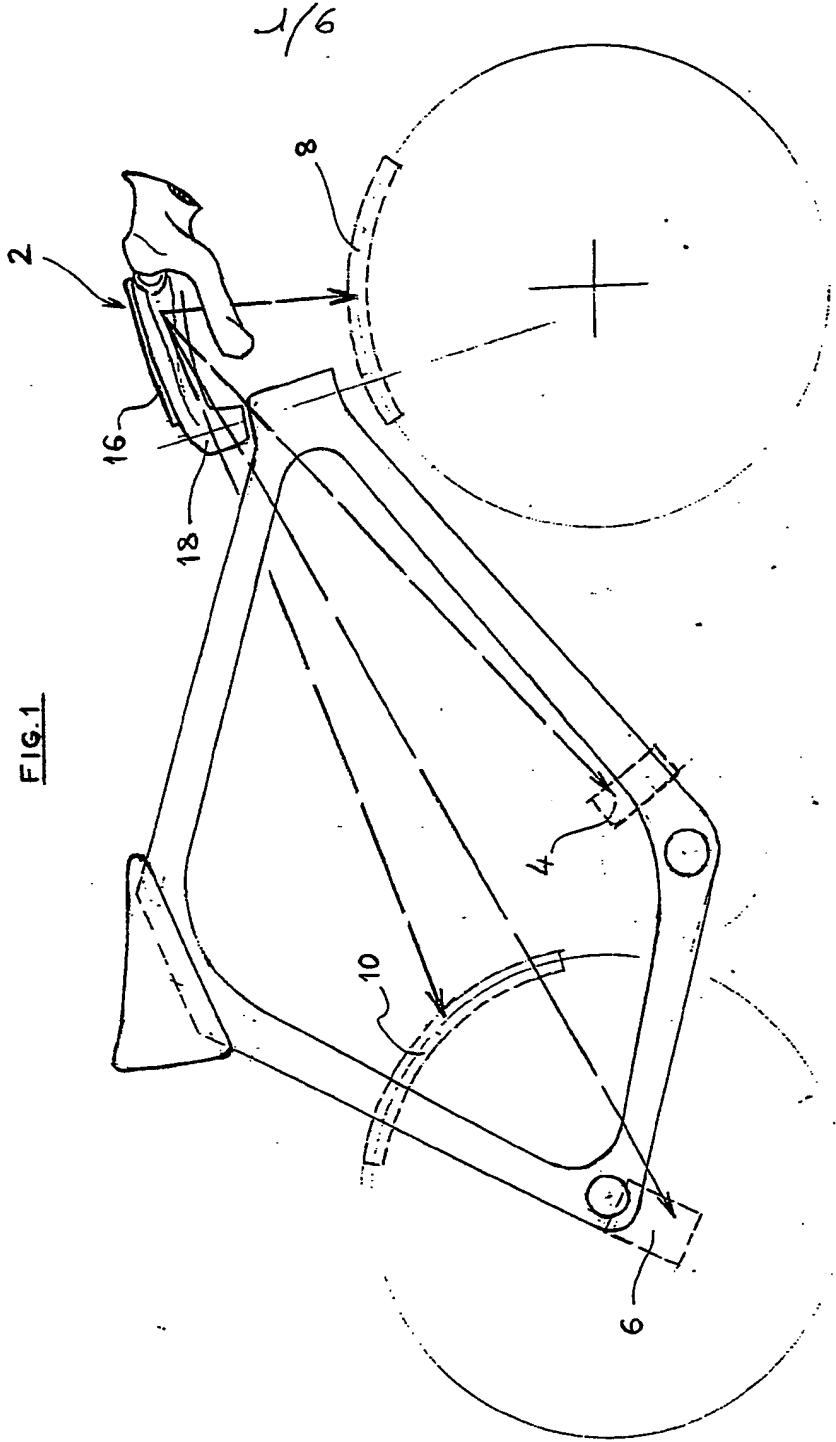
20 9 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1 à 8, caractérisé en ce qu'il est coulé par le procédé dit "lost foam" ou injecté avec un noyau fusible, en matériau composite à fibres longs assurant notamment une forte rigidité et une grande légèreté, d'une part, et en ce qu'il est
25 creux et pourvu de prises (99, 79, 89) de connexion rapide destinées à coopérer avec des fiches de connexion (102, 90, 100) solidaires des modules compteur (16) et micro-émetteurs (12, 14), d'autre part, pour assurer une bonne liaison électrique et mécanique.

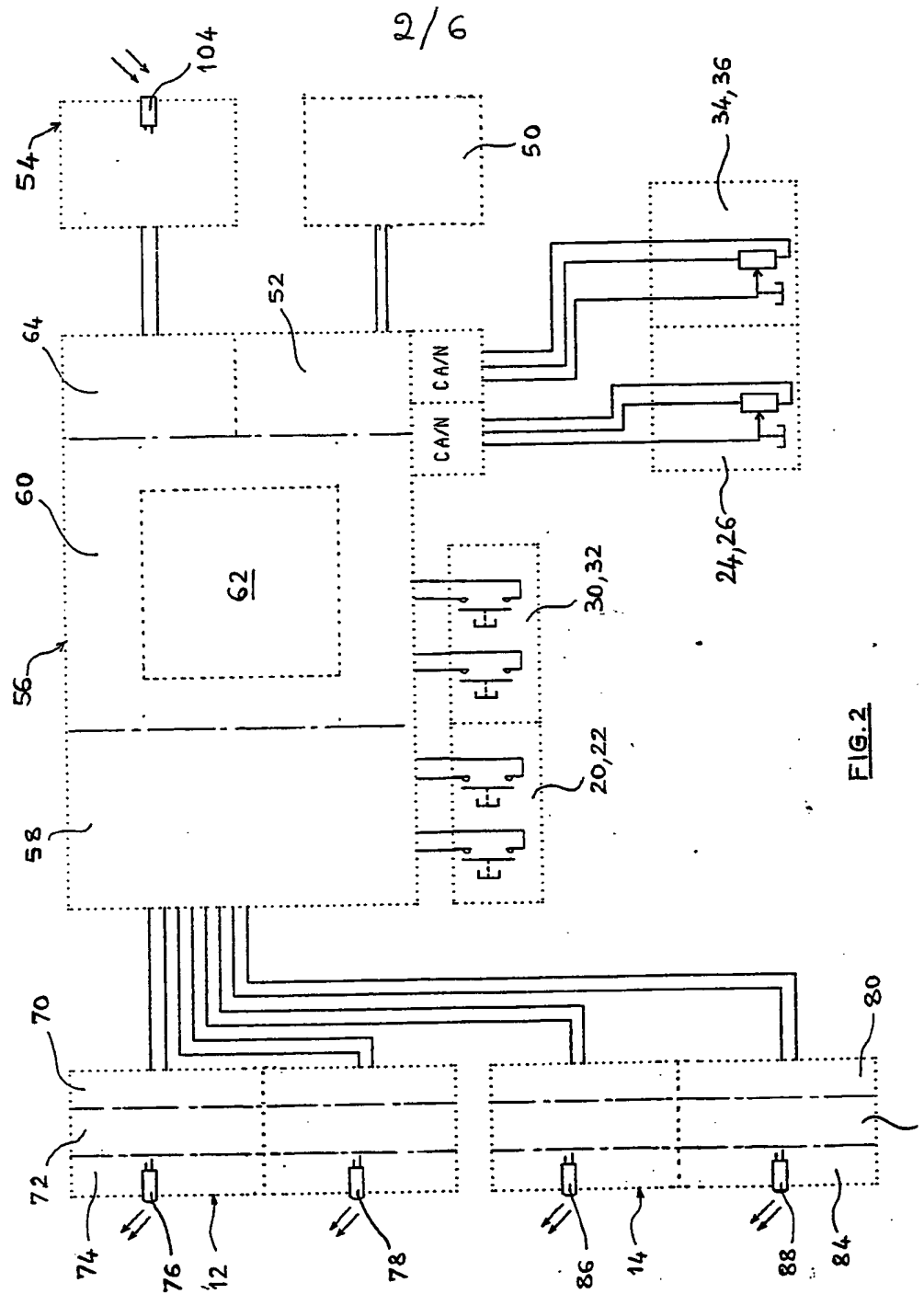
- 13 -

- 10 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1 à 9, caractérisé en ce que ses ensembles émetteur-récepteur miniaturisés (12, 14, 54) utilisent pour la transmission d'un train d'ondes codé, des radiations infrarouges.
- 5
- 11 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1 à 9, caractérisé en ce que ses ensembles émetteur-récepteur miniaturisés (12, 14, 54) utilisent pour la transmission d'un train d'ondes codé, des vibrations ultrasonores.
- 10
- 12 - Organe de direction suivant l'une quelconque des revendications 1 à 9, caractérisé en ce que ses ensembles émetteur-récepteur miniaturisés (12, 14, 54) utilisent pour la transmission d'un train d'ondes codé, un rayonnement radio-
- 15 électrique.

20

25





3/6

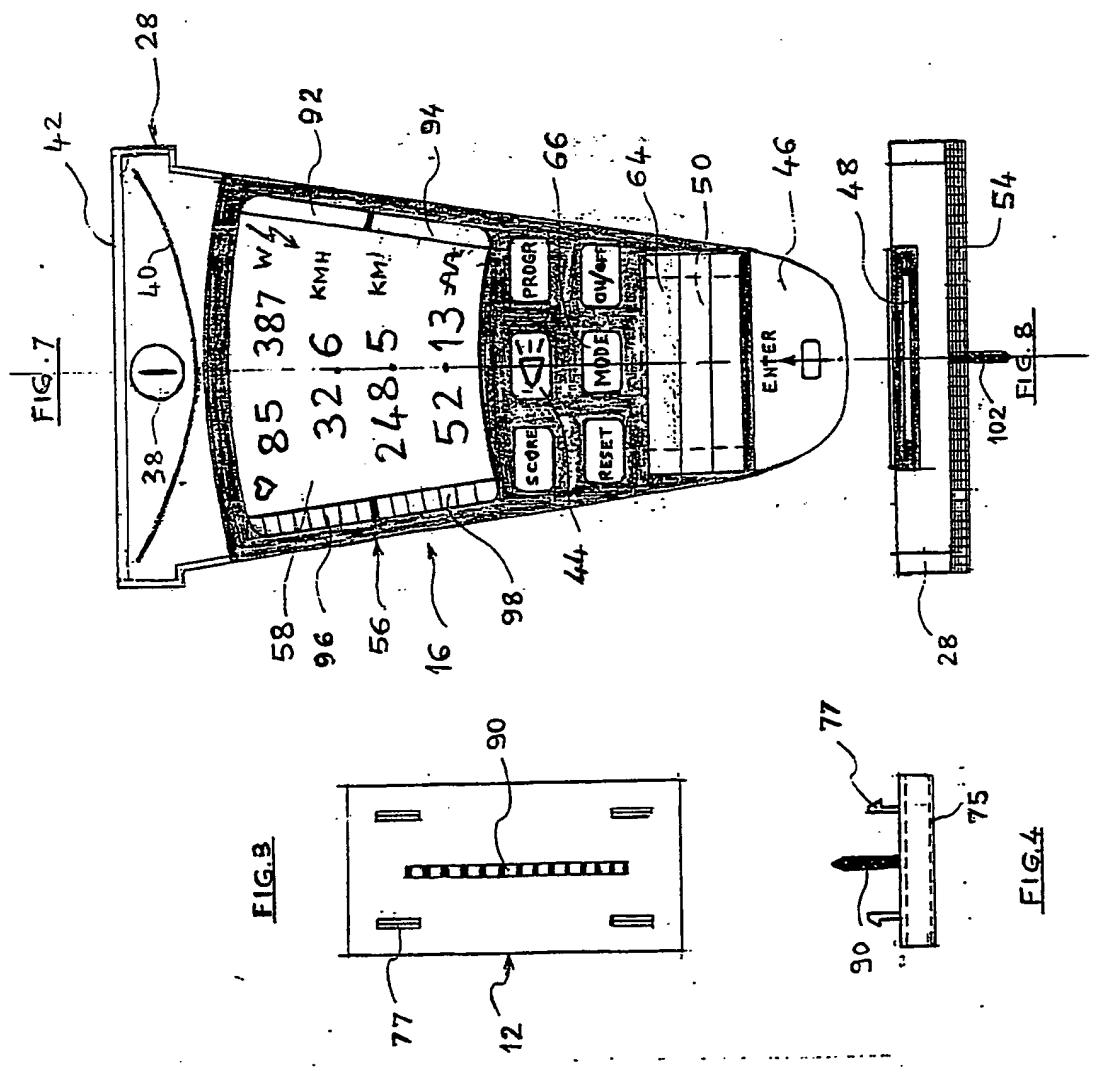


FIG. 5

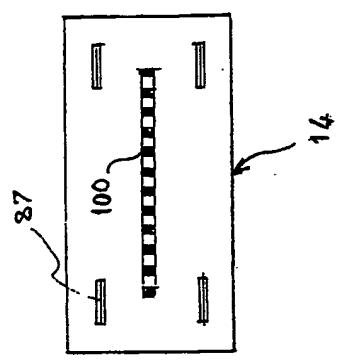


FIG. 6

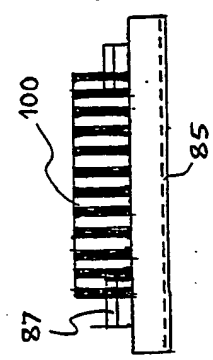


FIG. 3

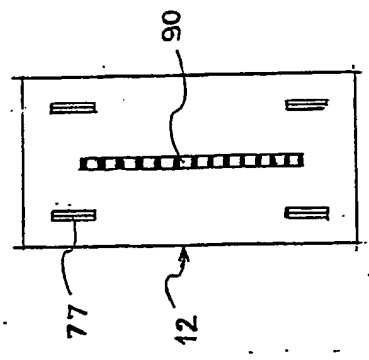
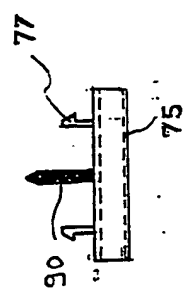


FIG. 4



4/6

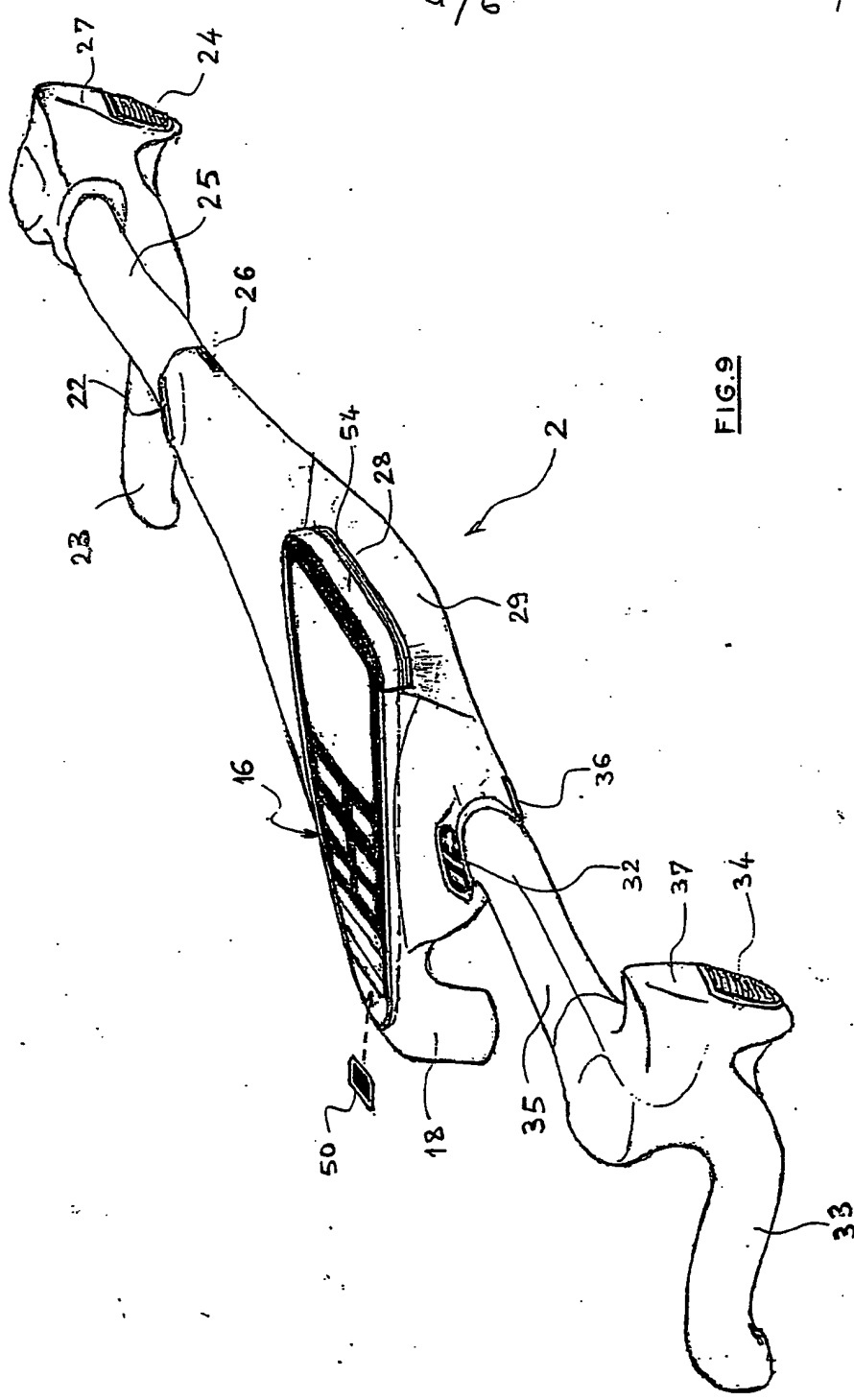
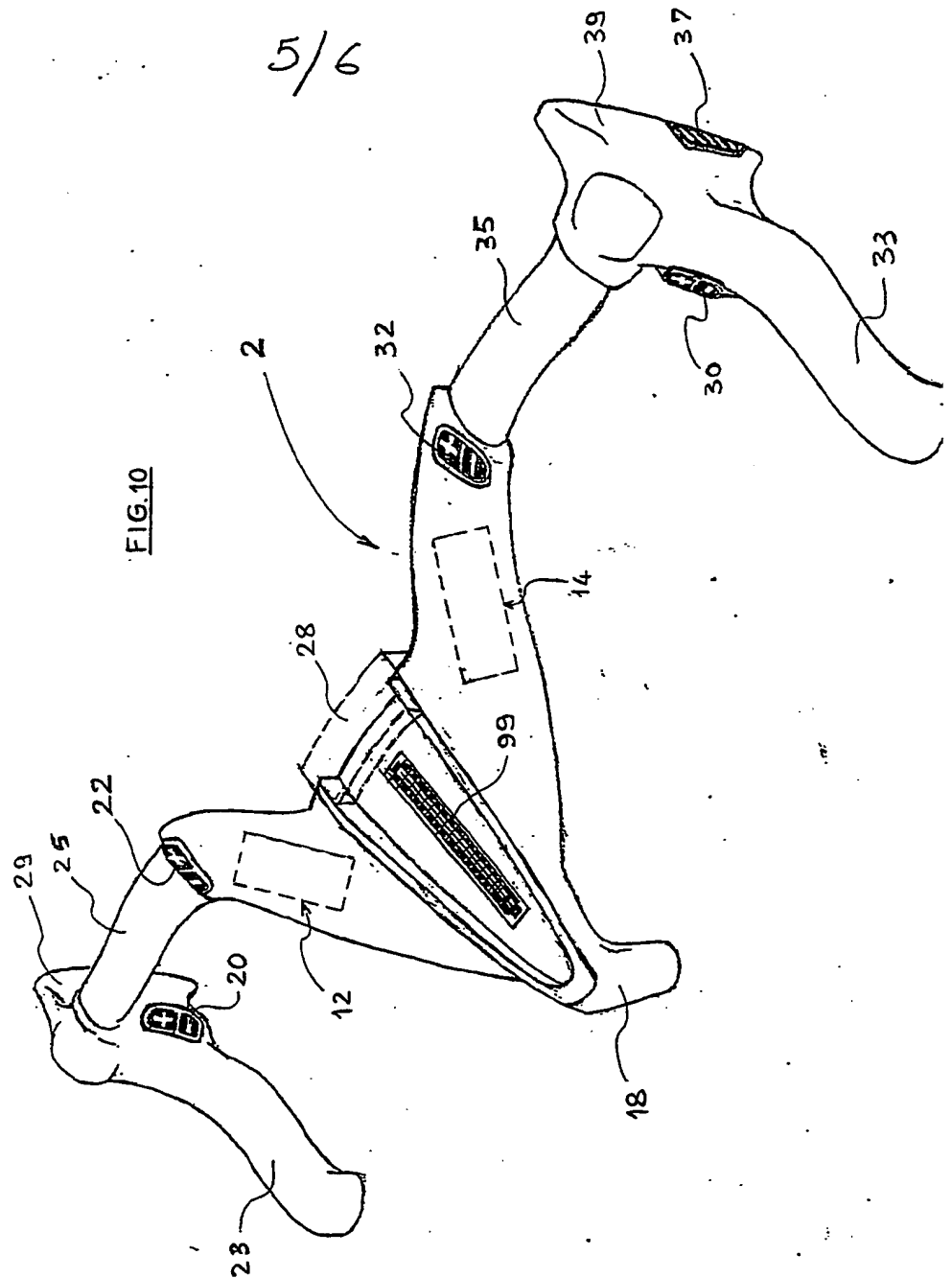
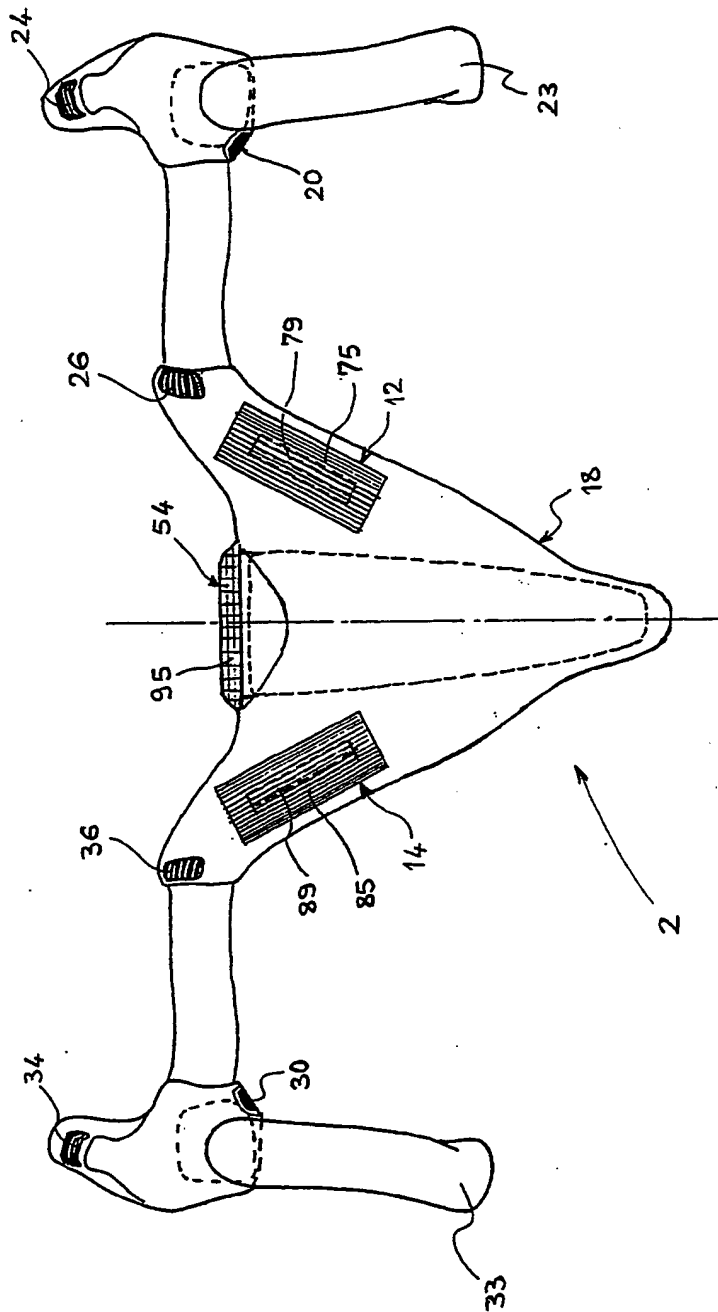


FIG. 9



6/6

FIG. 11



REPUBLIQUE FRANÇAISE

2654698

INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FR 8915093
FA 435701

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
A	FR-A-2494534 (H. BAYHA) * page 4, ligne 30 - page 6, ligne 11; figures * ---	1, 3, 10
A	FR-A-2605969 (R. MONTINI) * page 3, ligne 29 - page 4, ligne 4; figures * ---	1, 3, 5
A	FR-A-2506250 (SHIMANO INDUSTRIAL COMPANY LIMITED) * page 2, ligne 33 - page 5, ligne 13; figures * ---	2, 6
A	GB-A-2083931 (SHOICHI ANDO) * abrégé; figures * ---	12
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
		B60R B62K B62L B62M B62J
Date d'achèvement de la recherche 08 AOUT 1990		Examineur FRANKS B. G.
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>		